

Informe per als concursos d'arquitectura amb intervenció de jurat

COM TRANSFORMAR UNA ESQUINÇADA EN CREMALLERA

1. La transformació urbana del tram ferroviari a Montmeló.

Amb el cobriment de les vies del ferrocarril al seu pas pel casc urbà de Montmeló s'obre un nou escenari per a la transformació urbana d'aquest sector de la ciutat.

Històricament al pas d'aquesta infraestructura ha suposat la segregació del teixit urbà en dos peces (el casc urbà i el polígon industrial del Pla sota el Molí), unides només puntualment per l'avinguda Pompeu Fabra. Aquesta avinguda, a més, és l'únic punt permeable a la traça del ferrocarril en tot el nucli urbà residencial, confluint-hi la carretera a Parets i les connexions amb la carretera de la Roca i la C35. Per tant, a dia d'avui, aquesta via es troba ja col·lapsada.

El considerable salt topogràfic entre ambdues bandes del teixit urbà dificulten, encara més la possible continuïtat del teixit urbà.

Aquest fet ha significat, al llarg del temps, la degradació d'aquest front, ja que la manca d'expectatives respecte de la seva eventual transformació ha minvat la seva capacitat de regeneració urbana.

Amb el cobriment del traçat del ferrocarril, s'obre un nou escenari a aquest respecte. El reperfilat del traçat ferroviari i l'escala de tot el seguit de transformacions urbanes que han de succeir-se en les seves vores constitueixen les bases sobre les quals assentar un projecte amb el que la ciutat gaudirà d'un nou àmbit d'oportunitat per a la regeneració del front urbà així com la proposta d'un nou espai urbà que millori considerablement el model de ciutat a Montmeló.

2. Objectius de la proposta

La proposta presentada per CSA carracedo-sotoca arquitectes té els següents objectius:

- Definició de l'àmbit crític d'actuació adequat a les condicions de la ciutat existent, l'escala de la proposta i les condicions de gestió de la proposta.
- Integrar la proposta a escala de la ciutat, de manera que de la transformació d'aquest sector se'n derivi una aportació significativa en els sistemes viari, d'espais lliures i d'equipaments de manera que l'estructura resultant transcendeixi l'àmbit propi de la proposta i incideixi sobre l'escala municipal.
- Posar en relació el municipi de Montmeló amb el territori, mitjançant la correcta articulació i relació d'aquelles infraestructures (estació de ferrocarril, Circuit de Catalunya) i usos (terciaris i productius) que, estant ubicats dins de l'àmbit de la proposta, tenen un abast d'escala territorial.
- Relacionar correctament el nou espai resultant del cobriment del ferrocarril amb els seus entorns urbans veïns, proposant la transformació (en cas que es consideri necessari), d'aquelles àrees degradades.
- Transformació de l'actual traça del ferrocarril en un eix verd i cívic que s'incorpori al sistema d'espais lliures de la ciutat completant-ne la seva estructura.
- Potenciació de la relació transversal entre banda i banda del traçat ferroviari mitjançant la continuïtat (sempre que sigui possible) de les connexions viàries i l'adequació volumètrica del cobriment per tal de minimitzar el seu impacte.
- Regeneració d'un front edificat amb una clara vocació urbana, mitjançant el control de la nova edificació així com la regulació dels nous usos proposats.
- Dotació de sostre per a la construcció d'habitatge protegit (en els seus diversos règims), que faci d'aquesta nova operació un projecte sostenible i socialment equilibrat.

3. Estratègies per a un nou eix cívic a Montmeló

El cobriment de les vies del ferrocarril en aquest sector aportarà un buit a la ciutat de dimensions molt considerables: 50 metres d'amplada per 1.000 metres de longitud. Sumant-hi els entorns directament immediats i que el concurs proposa com a àmbit d'actuació, ens trobem amb un sector de 17,72 ha.

La proposta de CSA carracedo-sotoca arquitectes per a aquest sector és la construcció d'un eix cívic a sobre del cobriment de les vies que, amb forma de rambla, soluciona a nivell viari i de forma urbana construïda, la correcta entrega dels teixits urbans que, a banda i banda de la traça ferroviària, han estat segregades al llarg del temps. La construcció d'aquest eix cívic central de la ciutat comportarà, necessàriament, la redefinició del fronts urbans que el defineixen.

Les línies estratègiques de la proposta es poden enumerar en vuit punts:

3.1. L'estructura de la proposta: relació amb la ciutat existent

La proposta fa significatives aportacions a l'estructura de la ciutat existent:

- D'una banda, es proposa la prolongació de l'avinguda Mil·lenari a la banda sud-oest del ferrocarril, connectant-la amb el passeig del riu Besòs i, per tant, tancant la Ronda de trànsit rodat del municipi
- De l'altra, la rambla proposada és entesa com una estructura central en el casc urbà de Montmeló que, en continuïtat amb el carrer de Vic i l'Avinguda de Pompeu Fabra, esdevingui eix cívic, d'urbanitat i relació dels diversos teixits urbans que conformen el casc urbà.

3.2. Criteris d'urbanització. Connectivitat i continuïtat del sistema viari

L'estudi de la topografia de l'àmbit ens mostra una doble dificultat de relació entre el casc urbà i el polígon industrial de sota el Pla del Molí:

- D'una banda, la traça ferroviària actual suposa una barrera impermeable a la relació transversal a dia d'avui. Amb el cobriment previst de les vies, aquesta barrera es veurà parcialment superada.
- Els perfils longitudinals dels carrers 1er de maig i del Sant Crist de la Grua no coincideixen, dificultant, també, la relació entre banda i banda del ferrocarril.

Per tal de solucionar aquesta última trava, aprofitant la redefinició del teixit construït es proposa el reperfilat del carrer 1er de maig des de la seva confluència amb el carrer Navarra fins al final de l'àmbit de proposta. Aquesta redefinició de les rasants del carrer 1er de maig oferirà l'oportunitat d'ubicar nous espais per a aparcament soterrat al mateix nivell de la caixa definida pel soterrament del ferrocarril.

D'aquesta manera els carrers 1er de maig i la prolongació del passatge Miquel Badia (paral·lel al carrer del Sant Crist de la Grua, mantindran els seus perfils a la mateixa cota, possibilitant així dos aspectes fonamentals en la proposta:

- l'estructura real en Rambla i el canvi de sentit de circulació en el tram comprès entre els carrers Navarra i Blas Infante.
- La millora de la connectivitat transversal entre el nucli urbà residencial i el nou sector resultant de la transformació urbana del Polígon Pla sota del Molí.

3.3. Forma urbana: la integració dels teixits

Com ja s'ha esmentat, l'àmbit corresponent a la traça ferroviària al seu pas per Montmeló es troba definit per uns fronts edificats en un manifest estat de degradació urbana:

- Les edificacions corresponents al casc urbà tenen la seva entrada des del carrer del Sant Crist de la Grua, oferint al nou espai d'intervenció uns darreres de parcel·la desendregats i no regulats normativament.

- El front del Polígon industrial Pla sota el Molí està format per un seguit d'edificacions industrials dedicades a un tipus d'activitat amb molt poc valor afegit (emmagatzematge i activitats subministradores d'altres indústries en la seva major part). L'estat de conservació de la major part d'aquestes edificacions és precari.

Una intervenció de la magnitud de la proposta ha de, necessàriament, comptar amb uns fronts de molta més urbanitat que, d'una banda dignifiquin la imatge d'aquesta nova peça de la ciutat i, de l'altra, revaloritzin aquest fragment de ciutat i la facin viable des del punt de vista de la seva gestió. A tal efecte, ambdós fronts són tractats de manera diferenciada.

3.3.1. El front del Pla de sota el Molí

Al front de l'actual polígon industrial es proposa la substitució d'una primera franja d'edificacions per 6 illes de 80 x 94 metres. El nou teixit urbà proposat té una gran varietat d'usos i de tipologies edificatòries, que, com s'explica en el punt 3.4, incorporen l'ús productiu amb valor afegit, usos terciaris i comercials i una gran quantitat de sostre destinat a habitatge amb una gran diversitat de règims de protecció.

3.3.2. El front del Casc Urbà a la nova Rambla

Al front corresponent al casc urbà residencial es proposa la transformació mitjançant les corresponents figures de planejament derivat, de les illes compreses entre el carrer de Sant Crist i la nova rambla projectada. Tot i que aquestes queden fora de l'àmbit de la proposta, es creu convenient la transformació posterior d'aquest front de manera que:

- Les condicions de la nova edificació proposada s'adeqüin al nou escenari resultant de l'espai urbà proposat.
- Es faciliti la gestió urbanística de tota la operació, delimitant polígons d'actuació que possibilitin la cessió de sòl per a l'obertura del lateral nord de la rambla en una fase posterior a l'execució del Pla de Millora Urbana objecte de la convocatòria del concurs.

3.4. Proposta d'usos: vers un nou model de ciutat

Tot i que les bases del concurs estableixen com a ús preferent per a l'àmbit l'ús residencial, la proposta de CSA carracedo-sotoca arquitectes incorpora una reserva d'edificabilitat per a usos terciaris i productius. Tres són les raons que justifiquen aquesta opció:

- La necessitat de relacionar correctament la nova peça edificada amb el seu entorn immediat, establint una gradual transició entre l'ús residencial del nou front de la Rambla i la indústria situada al marge del riu Besòs. En aquest sentit es proposa una franja d'activitats productives amb valor afegit (I+D), compatibles amb l'ús residencial i generadora de sinèrgies positives amb el tipus d'activitat industrial existent avui dia.
- El convenciment decidit de que la ciutat a on es barregen usos productius, terciaris i comercials amb la residència és urbanísticament i socialment més sostenible.
- L'ampliació de l'àmbit inicialment proposat, i per tant, l'escreix de sostre sobre l'inicialment previst que, havent-se acomplert les expectatives d'aportació de nous habitatges, pot destinar-se a altres usos també convenients per al futur desenvolupament urbà de Montmeló.

Les dades per al global de la proposta són:

- 130.131 m² de sostre destinat a habitatge (69,29% del global) del quals, 35.445 m² són destinats a habitatge de protecció oficial (27,24% sobre el total d'habitatge) i 23.795 m² són destinats a habitatge en règim de preu concertat (18,29% del total d'habitatge).
- 47.429 m² (25,25% sobre el sostre total) de sostre destinat a usos terciaris, majoritàriament ubicat en les plantes baixes comercials dels edificis residencials i puntualment en alguna edificació destinada a activitats econòmiques del sector terciari.

- 10.250 m² (5,46% sobre el sostre total) de sostre destinat a usos productius i industrials de gra petit i amb valor afegit.

Aquesta diversitat d'usos i activitats és especialment visible en el front proposat al Polígon de sota el Molí, que desenvolupem en el següent punt.

3.5. Proposta de transformació: repensar el sòl productiu

Formalment el front del Pla sota el Molí s'estructura en sis illes, assimilables a altres tantes unitats de gestió. Cadascuna d'aquestes està construïda amb criteris de màxima varietat tipològica i diversitat d'usos:

- Sostre productiu, destinat a petits tallers o activitats econòmiques amb valor afegit. (10-15% del sostre total)
- Sostre terciari, destinat a comerç en planta baixa o altres activitats terciàries de baixa intensitat (20-25% del sostre total)
- Sostre residencial, destinat a la construcció d'habitatges en els seus diversos règims de protecció (60-70% del sostre total, del qual, 20-30% en règim de protecció oficial i 10-20% en règim de preu concertat)

3.6. Model de proposta residencial: una ciutat compartida per tothom

El nombre total d'habitatges de la proposta és de 1.390, dels quals 417 són en règim de protecció oficial i 264 en règim de preu concertat.

Com es pot apreciar en l'esquema de distribució d'usos i activitats, s'ha parat especial compte en la distribució homògena dels diversos règims de protecció d'habitatge, amb l'objectiu de:

- Evitar la segregació social resultant de la nuclearització espacial excessiva dels habitatges sotmesos a algun règim concret de protecció.
- Facilitar la gestió del planejament, equidistribuïnt les càrregues resultants de la promoció d'habitatges sota qualsevol dels règims de protecció.

Val a dir que, des del punt de vista formal i tipològic es proposen diverses tipologies edificatòries, facilitant-ne la varietat d'unitats habitatge proposades. El projecte aposta, a més, pel model d'illa semi-tancada, que defineix un espai lliure interior que esdevé l'escenari de relacions socials a nivell d'espai públic urbà.

3.7. L'abast de la proposta: la nova estació com a “locomotora” a escala supramunicipal

Una de les peces fonamentals a l'hora de definir el model de ciutat resultant de la proposta és la nova estació de ferrocarril. Gràcies a la seva ubicació estratègica dins del territori vallesà i a la proximitat d'un gran equipament d'escala nacional (Circuit de Catalunya) aquesta esdevindrà, de ben segur, frontissa de relació del municipi de Montmeló amb un context que anirà més enllà dels límits comarcals.

Tenint present aquesta privilegiada situació, els criteris per a la construcció de la nova estació són:

- La seva ubicació en un punt de centralitat i alta connectivitat amb els municipis veïns a Montmeló i amb el Circuit de Catalunya. L'emplaçament escollit, tangent a la Rambla Pompeu Fabra, garanteix aquestes condicions d'accessibilitat.
- Dotació d'una generosa reserva d'aparcament que garanteixi el funcionament d'aquesta estació com a intercanviador (320 noves places)
- Localització d'usos i activitats que puguin aprofitar les sinèrgies derivades de la connectivitat de l'estació i de la seva relació amb el Circuit de Catalunya. Concretament, es proposen 20.495 m² de sostre destinats a activitats terciàries, tals com usos hotelers o superfícies mitjanes comercials.
- Formalització d'un espai públic urbà que dignifiqui aquesta porta a la ciutat i que possibiliti, per una banda, la concentració de persones arribades al municipi en relació al Circuit de Catalunya i, per l'altra,

la celebració d'esdeveniments festius de la pròpia ciutat. En aquest sentit, s'incorporarà l'actual Plaça Gran com a part d'aquest espai públic urbà relacionat amb l'estació.

3.8. Obtenció de sòl públic: els sistemes d'espais lliures i equipaments

Amb el desenvolupament de la proposta s'obtindran unes importants cessions de sòl públic per a espais lliures i equipaments:

- 38.057 m2 per a espais lliures. La pràctica totalitat d'aquesta cessió es troba localitzada a la rambla central proposada, autèntic eix articulador de l'activitat cívica del nou creixement proposat. Val a dir que aquest tipus d'espai anirà íntimament lligat a la l'ús comercial de les plantes baixes que hi donin façana, d'acord amb la tradició urbana de les ciutats del nostre entorn que vinculen l'espai lliure amb l'activitat comercial.
- 14.126 m2 per a equipaments. Es preveuen tres grans reserves per a equipaments, distribuïdes per a cada una de les fases de desenvolupament del projecte i en relació amb el gran espai lliure central que serà la Rambla.

Tant la reserva de sòl per a espai lliure com la d'equipaments donaran compliment a l'article 94.4 de la LU 2005/5, que estableix els mínims de cessió derivats de la transformació de sectors de transformació en sòl urbà.

4. Condicions de gestió

4.1. Delimitació de l'àmbit

En l'apartat 5 dels objectius definits en el Plec de Prescripcions Tècniques del concurs s'enuncia la necessitat de "definir l'àmbit concret d'estudi de la proposta i el seu entorn immediat". El projecte de CSA carracedo-sotoca arquitectes redefineix l'àmbit de la proposta en tres punts:

- El sector Sud-Oest de la proposta, en l'àmbit del Mas Pellicer, a on es redefineix el límit del sector en funció del completament de la Ronda de Montmeló i dels nous creixements proposats.
- L'ampliació del front del Polígon Sota el Molí. Com ja s'ha explicat en els punts 3.4 i 3.5, la resolució d'aquest front i la seva correcta relació amb la resta de la ciutat requereix d'una ampliació de la franja d'intervenció de 15 a 80 metres (43.303 m² de sòl en total). Aquesta ampliació permetrà la transformació i correcta articulació d'aquest fragment urbà amb la resta del teixit urbà.
- La delimitació de noves figures de planejament al front darrer del carrer del Sant Crist. Tot i no modificar l'àmbit de la proposta en aquest punt, es proposa la delimitació de nous polígons d'actuació en aquest front que facilitin la seva transformació d'acord amb el nou escenari urbà generat alhora que permetin la cessió de sòl públic en un fragment de ciutat que, per la seva estructura de la propietat, s'intueix com a susceptible d'ésser gestionat independentment del sector de la proposta.

4.2. Fases de planejament

Òbviament, les dimensions del sector aconsellen la delimitació de polígons que permetin la seva execució per fases. Tot i que el desenvolupament posterior de la proposta que es presenta podria aconsellar la seva subdivisió en un major nombre de polígons d'actuació urbanística, es proposa la subdivisió del sector en tres fases, atenent als següents criteris:

- Evolució temporal de la transformació del sector, tal com s'explica en els esquemes annexes.
- Característiques específiques morfològiques de cada una de les fases.
- Equilibri pel que fa a les càrregues i cessions de cada una de les etapes, així com prioritització dels usos proposats en cada uns dels moments de transformació d'aquest sector de la ciutat.
- Diversitat de planejament vigent dins de l'àmbit proposat, dins del qual conviuen diferents règims del sòl.

Les fases proposades són tres

- Fase I, de 108.908,67 m² de sòl urbà. En aquesta fase l'ajuntament té una gran part de la propietat del sòl. En aquesta fase s'aborden temes claus des del punt de vista dels sistemes generals de la ciutat, tals com la reubicació de l'estació del ferrocarril i l'adequació dels seus entorns, l'inici en la urbanització de la Rambla i una important aportació d'habitatge de protecció oficial
- Fase II, de 59.236,97 m² de sòl urbà. En aquesta fase es durà a terme la transformació del front del polígon de Sota el Molí.
- Fase III, de 52.381,62 m² de sòl urbanitzable, que significarà la construcció d'un nou sector de creixement per a la ciutat i que permetrà el tancament de la Ronda de Montmeló. Donat el règim (urbanitzable) del sòl, aquesta fase podria entendre's com a desvinculada de la resta de la proposta i independent pel que fa a la seva tramitació administrativa i gestió. Tot i això, la propera redacció del POUM de Montmeló pot esdevenir la oportunitat per adequar la classificació del sòl en aquest àmbit en funció dels interessos que l'Ajuntament consideri, més convinguin a la viabilitat de la proposta.

Els paràmetres de planejament per a cadascuna de les fases queden enumerats en els següent punt.

4.3. Paràmetres urbanístics de la proposta

En la justificació dels paràmetres de planejament de la proposta s'han diferenciat dos escenaris possibles:

- Els paràmetres per a l'àmbit indicatiu proposat pel concurs
- Els paràmetres per al nou àmbit proposat per CSA carracedo-sotoca arquitectes.

D'aquesta comparativa se'n pot deduir fàcilment que l'ampliació de l'àmbit de la proposta garanteix, a efectes de planejament,

- un millor equilibri entre sistemes i zones,
- el compliment dels mínims estàndards de cessió establerts per llei per a aquests tipus d'actuacions de transformació en sòl urbà,
- una major diversitat tipològica i d'usos.
- una major viabilitat del sector des del punt de vista de la seva gestió.

Altres consideracions que vulgueu aportar i que facilitin la valoració del projecte

Dades sobre el concurs

Nom del concurs / Objecte	Concurs d'idees per a la ordenació del soterrament de la via fèrria al seu pas per Montmeló
Organisme que convoca el concurs	Ajuntament de Montmeló
Caràcter del concurs	D'idees
Tipus de procediment	Restringit (per invitació)
Composició del jurat	Nacional
Naturalesa del jurat	Extern a l'organisme convocant
Crida	Nacional
Resultat del concurs	Finalista
Data de resolució del concurs	26 de febrer de 2007

Dades sobre el projecte

Nom del projecte presentat / Lema	Com transformar una esquinçada en cremallera
Autor/Autors UPC	Adolf Sotoca Garcia
Altres autors	Oscar Miguel Carracedo Garcia-Villalba